

ACE AVIATION



Troisième trimestre de 2009
États financiers consolidés intermédiaires non vérifiés
et notes complémentaires

Le 6 novembre 2009

État consolidé des résultats

Non vérifié (en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009	2008	2009	2008
	Produits d'exploitation			
Passages	2 400 \$	2 766 \$	6 469 \$	7 531 \$
Fret	92	139	248	402
Autres	178	170	674	651
	2 670	3 075	7 391	8 584
Charges d'exploitation				
Carburant avions	682	1 064	1 847	2 627
Salaires et charges sociales	437	479	1 337	1 462
Redevances aéroportuaires et de navigation	272	275	743	771
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	note 10	246	243	746
Amortissement et désuétude	170	174	490	514
Maintenance avions	183	127	557	502
Restauration et fournitures connexes	82	86	222	244
Communications et technologies de l'information	70	69	229	214
Locations avions	81	67	250	199
Commissions	51	54	140	154
Autres	328	332	1 069	1 110
	2 602	2 970	7 630	8 508
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	68	105	(239)	76
Provision pour les enquêtes sur le fret	-	-	-	(125)
Bénéfice (perte) d'exploitation	68	105	(239)	(49)
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	3	19	14	67
Intérêts débiteurs	note 2	(87)	(87)	(270)
Intérêts capitalisés	1	6	4	31
Gain (perte) sur actifs	note 2	1	-	(70)
Perte au rachat d'obligations de premier rang convertibles et d'actions privilégiées convertibles d'ACE	note 2	(10)	-	(43)
Gain (perte) sur instruments financiers constatés à la juste valeur	note 6	4	(93)	73
Pertes liées à des participations et autres placements	-	(19)	-	(2)
Autres charges hors exploitation	(4)	(1)	(5)	(2)
	(92)	(175)	(319)	845
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(24)	(70)	(558)	796
Participation sans contrôle	(72)	30	(20)	62
Gain (perte) de change	295	(87)	549	(128)
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	note 7	-	2	(2)
Impôts exigibles	-	(1)	2	(2)
Impôts futurs	(1)	(7)	(9)	(215)
Bénéfice net (perte) de la période	198 \$	(135) \$	(36) \$	513 \$
Résultat net par action	note 5			
Résultat de base	5,57 \$	(3,86) \$	(1,01) \$	10,26 \$
Résultat dilué	5,15 \$	(3,86) \$	(1,01) \$	7,43 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Bilan consolidé

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2009	31 décembre 2008
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 176 \$	1 307 \$
Placements à court terme	167	506
	1 343	1 813
Liquidités soumises à restrictions	58	45
Débiteurs	736	700
Stocks de carburant avions	60	97
Rechanges et fournitures	48	20
Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	105	328
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	239	206
	2 589	3 209
Immobilisations corporelles	6 899	7 469
Actifs incorporels	627	698
Dépôts et autres actifs	500	495
	10 615 \$	11 871 \$
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	1 245 \$	1 288 \$
Dérivés liés au carburant	94	420
Produits passages perçus d'avance	1 264	1 333
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	553	663
	3 156	3 704
Dette à long terme et obligations locatives	4 354	4 980
Actions privilégiées convertibles	-	206
Impôts sur les bénéfices futurs	50	50
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	1 262	1 585
Autres passifs à long terme	465	370
	9 287	10 895
Participation sans contrôle	528	512
CAPITAUX PROPRES		
Capital social et autres capitaux propres	122	307
Surplus d'apport	383	163
Bénéfices non répartis	564	600
Cumul des autres éléments du résultat étendu	(269)	(606)
	800	464
	10 615 \$	11 871 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

État consolidé de la variation des capitaux propres

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)	Période de neuf mois terminée le 30 septembre 2009	Exercice terminé le 31 décembre 2008	Période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008
Capital social			
Actions ordinaires au début de la période	100 \$	243 \$	243 \$
Rachat et annulation d'actions ordinaires	-	(180)	(180)
Émission d'actions liée à l'exercice d'options sur actions	4	37	37
Total du capital social	104	100	100
Autres capitaux propres			
Obligations de premier rang convertibles	18	90	90
Actions privilégiées convertibles	-	117	117
Total du capital social et des autres capitaux propres	122	307	307
Surplus d'apport			
Solde au début de la période	163	504	504
Rachat et annulation d'actions ordinaires	-	(329)	(329)
Rachat et annulation d'obligations de premier rang convertibles et d'actions privilégiées convertibles d'ACE	182	-	-
Protocoles sur les retraites d'Air Canada	29	-	-
Bons de souscription d'Air Canada	7	-	-
Juste valeur des options sur actions comptabilisée comme charge (économie) de rémunération	2	(5)	(4)
Juste valeur des options sur actions exercées au capital social	-	(7)	(7)
Total du surplus d'apport	383	163	164
Bénéfices non répartis			
Solde au début de la période	600	2 209	2 209
Rachat et annulation d'actions ordinaires	-	(1 489)	(1 489)
Bénéfice net (perte) de la période	600	720	720
	(36)	(120)	513
Total des bénéfices non répartis	564	600	1 233
Cumul des autres éléments du résultat étendu			
Solde au début de la période	(606)	54	54
Autres éléments du résultat étendu	337	(660)	(100)
Total du cumul des autres éléments du résultat étendu	(269)	(606)	(46)
Total des bénéfices non répartis et du cumul des autres éléments du résultat étendu	295	(6)	1 187
Total des capitaux propres	800 \$	464 \$	1 658 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

État consolidé du résultat étendu

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009	2008	2009	2008
Résultat étendu				
Bénéfice net (perte) de la période	198 \$	(135) \$	(36) \$	513 \$
Autres éléments du résultat étendu, déduction faite des impôts :				
Variation nette des pertes latentes sur le Fonds de revenu Jazz Air	-	-	-	65
Reclassement au résultat des gains réalisés nets sur le Fonds de revenu Jazz Air	-	-	-	(65)
Variation nette des gains latents sur le Fonds de revenu Aéroplan	-	-	-	331
Reclassement au résultat des gains réalisés nets sur le Fonds de revenu Aéroplan	-	-	-	(331)
Gains nets (pertes) sur des dérivés liés au carburant visés par l'application de la comptabilité de couverture	note 6	(244)	(1)	29
Reclassement au résultat des pertes (gains) réalisés nets sur des dérivés liés au carburant	note 6	(44)	338	(129)
	94	(288)	337	(100)
Total du résultat étendu	292 \$	(423) \$	301 \$	413 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

État consolidé des flux de trésorerie

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009	2008	2009	2008
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes				
Exploitation				
Bénéfice net (perte) de la période	198 \$	(135)	(36) \$	513 \$
Ajustements liés au rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation				
Amortissement et désuétude	170	174	490	514
Perte (gain) sur actifs	(1)	-	70	(961)
Perte au rachat d'obligations de premier rang convertibles et d'actions privilégiées convertibles d'ACE	10	-	43	-
Perte (gain) de change	(308)	102	(520)	103
Impôts sur les bénéfices futurs	1	7	9	215
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages sociaux sur la charge constatée	(103)	(150)	(315)	(232)
Provision pour les enquêtes sur le fret note 6	-	-	-	125
Participation sans contrôle	72	(30)	20	(62)
Dérivés liés au carburant et autres dérivés note 6	80	106	17	(36)
Dépôts de garantie liés à la couverture du prix du carburant, montant net note 6	(3)	-	206	-
Pertes liées aux participations à la valeur de consolidation	-	19	-	7
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	(361)	(374)	(203)	6
Autres	5	16	31	(11)
	(240)	(265)	(188)	181
Financement				
Émission d'actions ordinaires	-	-	-	30
Rachat et annulation d'actions ordinaires	-	-	-	(1 998)
Emprunts note 2	437	-	780	313
Rachat d'obligations de premier rang convertibles d'ACE note 2	-	-	(233)	-
Rachat d'actions privilégiées convertibles d'ACE note 2	(74)	-	(260)	-
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(256)	(67)	(856)	(709)
	107	(67)	(569)	(2 364)
Investissement				
Placements à court terme	252	226	339	222
Produit de la vente de parts d'Aéroplan	-	-	-	692
Produit de la vente de parts de Jazz	-	-	-	182
Exercice de l'option de vente d'ACTS Aéro	-	-	-	(19)
Produit de l'entiercement lié à la vente d'ACTS	-	-	-	40
Nouvelles immobilisations corporelles	(34)	(105)	(190)	(733)
Produit d'un engagement contractuel note 1 C)	230	-	230	-
Produit de la vente d'autres actifs note 2	3	-	96	27
Produit découlant d'opérations de cession-bail note 2	-	-	172	708
Autres	7	51	(21)	85
	458	172	626	1 204
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	325	(160)	(131)	(979)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	851	1 481	1 307	2 300
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	1 176 \$	1 321 \$	1 176 \$	1 321 \$
Paiements d'intérêts en espèces	66 \$	68 \$	247 \$	222 \$
Paiements en espèces (économies) d'impôts sur les bénéfices	- \$	(1) \$	(2) \$	2 \$

Ne sont pas compris dans le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie les placements à court terme de 167 \$ au 30 septembre 2009 (617 \$ au 30 septembre 2008).

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

**Notes complémentaires des états financiers consolidés intermédiaires (non vérifiés)
(monnaies en millions; en dollars canadiens)****1. RÈGLES DE PRÉSENTATION, MODIFICATIONS DE MÉTHODES COMPTABLES ET LIQUIDITÉ D'AIR CANADA**

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») a été constituée le 29 juin 2004 en société de portefeuille chapeautant des sociétés du secteur de l'aviation commerciale. Dans les présentes notes afférentes aux états financiers, « Société » s'entend, selon le contexte, d'ACE et de ses participations dans le secteur de l'aviation, d'ACE et de l'une ou plusieurs de ses participations dans le secteur de l'aviation, de l'une ou plusieurs des participations d'ACE dans le secteur de l'aviation ou d'ACE à proprement parler.

Au 30 septembre 2009, ACE détenait :

- une participation de 75,0 % (75 millions d'actions à droit de vote de catégorie B) dans Air Canada ¹⁾;
- un prêt garanti de 150 \$ consenti à Air Canada dans le cadre de la facilité de crédit à terme garantie d'Air Canada (voir la note 2); et
- une participation directe de 28,4 % dans Soutien et Services techniques Aéro Inc. (« ACTS Aéro »), propriétaire exclusif d'Aveos Performance aéronautique inc. Depuis le 31 décembre 2008, la valeur comptable de la participation de la Société dans ACTS Aéro est de néant.

¹⁾ En octobre 2009, une émission d'actions par Air Canada a dilué la participation d'ACE dans Air Canada, qui a été ramenée à 27 %. Voir la note 12 pour une description détaillée.

A) RÈGLES DE PRÉSENTATION

Les présents états financiers ont été établis sur la base de la continuité de l'exploitation. Selon l'hypothèse de la continuité de l'exploitation, Air Canada est comprise dans le périmètre de consolidation des états financiers d'ACE suivant les méthodes comptables applicables à la continuité de l'exploitation. Cette hypothèse suppose que l'entité poursuivra ses activités et sera en mesure de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses dettes dans le cours normal de ses activités.

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés de la Société ont été dressés conformément aux méthodes comptables énoncées à la note 2 des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008, exception faite des modifications des méthodes comptables décrites ci-après à la rubrique B) Modifications des méthodes comptables.

Conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada, ces états financiers intermédiaires ne comprennent pas toutes les informations requises dans les états financiers annuels et doivent être lus en parallèle avec les états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. La direction est d'avis que ces états financiers tiennent compte de tous les ajustements nécessaires à la présentation fidèle des résultats des périodes intermédiaires présentées.

Air Canada connaît généralement une hausse de la demande aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, et une demande réduite aux premier et quatrième trimestres. Ces variations cycliques de la demande sont essentiellement la conséquence d'un nombre plus élevé de voyageurs d'agrément qui privilégient les mois du printemps et de l'été pour leurs déplacements. La structure de coûts d'Air Canada comporte des coûts fixes substantiels qui ne varient pas de façon notable en fonction de la demande passagers à court terme.

B) MODIFICATIONS DES MÉTHODES COMPTABLES

Régimes de rémunération à base d'actions

La Société a modifié sa méthode comptable concernant la rémunération à base d'actions des employés de la Société assujettis à un régime d'acquisition graduelle. Avant le 1^{er} janvier 2009, la juste valeur des options sur actions ou des parts attribuées aux salariés de la Société selon un calendrier d'acquisition graduelle était constatée à titre de charge de rémunération et un crédit correspondant était porté linéairement au surplus d'apport sur la période d'acquisition. Depuis le 1^{er} janvier 2009, la juste valeur des options sur actions dont l'acquisition est graduelle est déterminée en fonction de différentes durées pour les options qui sont acquises chaque année, chacune d'entre elles étant considérée comme une attribution distincte ayant une date d'acquisition différente, et elle est comptabilisée selon cette base. L'adoption de la nouvelle méthode comptable permet de fournir des informations plus fiables et plus pertinentes sur les conséquences des opérations.

Cette modification de convention comptable concernant les options sur actions et les parts dont l'acquisition est graduelle attribuées aux salariés de la Société a eu une incidence négligeable sur les périodes précédentes et n'a donc donné lieu à aucun ajustement.

Écarts d'acquisition et actifs incorporels

Le 1^{er} janvier 2009, la Société a adopté le nouveau chapitre 3064, « Écart d'acquisition et actifs incorporels » de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (« ICCA »). Ce chapitre établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels des entreprises. Il ne s'applique cependant pas à la comptabilisation initiale et à l'évaluation des actifs incorporels générés dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. La Société comptabilise ses actifs incorporels au moyen d'une méthode similaire à la nouvelle norme et elle n'a en conséquence comptabilisé aucun ajustement lors de son adoption.

Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers

Le 1^{er} janvier 2009, la Société a adopté les recommandations du Comité sur les problèmes nouveaux (« CPN ») de l'ICCA relativement à l'abrégé des délibérations CPN-173, « Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers ». Cet abrégé confirme que le risque de crédit propre à l'entité et le risque de crédit de l'autre partie doivent être pris en considération pour déterminer la juste valeur d'actifs et de passifs financiers, y compris d'instruments dérivés. L'adoption de cette norme n'a pas eu d'effet significatif sur les états financiers consolidés de la Société, car les dépôts de garantie négociés avec les contreparties aux contrats de dérivés liés au carburant et les contrats-cadres de compensation ont été pris en considération pour déterminer qu'aucun ajustement de la valeur des dérivés liés au risque de crédit n'était nécessaire.

Suit un aperçu des modifications de normes comptables que la Société sera tenue d'appliquer aux exercices ultérieurs :

Regroupements d'entreprises, états financiers consolidés et participations sans contrôle

En janvier 2009, l'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables : le chapitre 1582, « Regroupements d'entreprises », le chapitre 1601, « États financiers consolidés », et le chapitre 1602, « Participations sans contrôle ». Ces nouvelles normes s'appliqueront aux états financiers des exercices ouverts le 1^{er} janvier 2011 ou après cette date. La Société évalue actuellement les exigences de ces nouvelles normes.

Le chapitre 1582 remplace le chapitre 1581 et il établit des normes pour la comptabilisation d'un regroupement d'entreprises. Il constitue l'équivalent canadien de la norme internationale d'information financière IFRS 3, « Regroupements d'entreprises ». Le chapitre s'applique prospectivement aux regroupements d'entreprises pour lesquels la date d'acquisition se situe dans un exercice ouvert le 1^{er} janvier 2011 ou à une date ultérieure.

Pris collectivement, les chapitres 1601 et 1602 remplacent l'ancien chapitre 1600, « États financiers consolidés ». Le chapitre 1601 définit des normes pour l'établissement d'états financiers consolidés. Il s'applique aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011. Le chapitre 1602 définit des normes pour la comptabilisation, dans les états financiers consolidés établis postérieurement à un regroupement d'entreprises, de la participation sans contrôle dans une filiale. Il constitue l'équivalent des dispositions correspondantes de la norme internationale d'information

financière IAS 27, « États financiers consolidés et individuels », et s'applique aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011.

C) LIQUIDITÉ D'AIR CANADA

Dans le but de réduire les risques d'illiquidité auxquels est exposée Air Canada et décrits à la note 6 ci-après et à la note 1 D) des états financiers consolidés annuels de la Société pour l'exercice 2008 (voir la note 2 pour de plus amples renseignements sur ces activités de financement), Air Canada a effectué les opérations ci-dessous en 2009 :

Octobre 2009

- Air Canada a réalisé un placement public d'actions et de bons de souscription pour un produit net de 248 \$ (voir la note 12 pour de plus amples renseignements).

Troisième trimestre de 2009

- Air Canada a obtenu une facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit ») pour un produit de financement de 600 \$, moins des frais de 20 \$. La facilité de crédit, dont le terme est de cinq ans, porte actuellement intérêt à un taux de 12,75 %. Le premier remboursement de capital est exigible en août 2010. La facilité de crédit prévoyait aussi des bons de souscription permettant aux porteurs d'acquérir jusqu'à 10 % des actions d'Air Canada, proportion qui, à la date d'émission des bons de souscription, comme il est indiqué à la note 2, représentait 10 millions d'actions d'Air Canada. Dans le cadre des opérations liées à la clôture de la facilité de crédit, des arrangements de financement en cours de 166 \$ ont été remboursés de la façon suivante :
 - L'encours de 49 \$ de la facilité de crédit renouvelable, décrite plus amplement à la note 9 j) des états financiers consolidés annuels de la Société pour l'exercice 2008, a été remboursé. Les droits du prêteur prévus par la facilité de crédit renouvelable ont été attribués aux prêteurs prévus par la nouvelle facilité de crédit;
 - L'encours de l'entente de financement des moteurs de rechange, décrite plus amplement à la note 2, a été remboursé en partie. Le montant remboursé de 38 \$ portait sur 22 réacteurs visés par l'entente de financement des moteurs de rechange; 10 moteurs sont encore assujettis à ce contrat de prêt pour une valeur d'emprunt de 76 \$ au 30 septembre 2009;
 - Le prêt de 79 \$ d'Aéroparc Canada Inc. (« Aéroparc »), dont il est question plus en détail à la note 2, a été remboursé. Aéroparc est partie prêteuse à la facilité de crédit.
- Les conventions collectives prorogées ou renouvelées pour une durée de 21 mois avec tous les employés syndiqués au Canada sont entrées en vigueur. Selon les conventions, aucune bonification du barème salarial et aucun changement aux régimes d'assurance et d'avantages sociaux collectifs ainsi qu'au niveau des prestations de retraite ne sera apporté pendant les périodes de prorogation ou de renouvellement;
- Air Canada a conclu des accords au sujet de la capitalisation des régimes de retraite avec tous ses employés syndiqués au Canada (les « protocoles sur les retraites ») et elle a obtenu du gouvernement fédéral l'adoption du *Règlement de 2009 sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada* (le « règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada »). Le règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada dispense Air Canada de verser les cotisations au titre des services passés pour la période écoulée entre le 1^{er} avril 2009 et le 31 décembre 2010. Par la suite, pour la période écoulée entre le 1^{er} janvier 2011 et le 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés doit correspondre au moins élevé entre i) 150 \$ pour 2011, 175 \$ pour 2012 et 225 \$ pour 2013 et ii) les cotisations maximales au titre des services rendus autorisées par la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Aux termes des protocoles sur les retraites, le 26 octobre 2009, Air Canada a émis en faveur d'une fiducie 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B. Ce nombre d'actions correspondait à 15 % des actions d'Air Canada émises et en circulation à la date des protocoles sur les retraites et à la date de l'émission (après l'émission des actions). Le produit net de la vente des actions détenues par la fiducie sera versé en totalité dans les régimes de retraite. Voir la note 12 pour une description des événements postérieurs;

- Air Canada a conclu avec un fournisseur une entente qui lui procurera un montant non remboursable de 230 \$ en contrepartie de différents engagements contractuels. La constatation de ce produit a été reportée aux fins comptables, et celui-ci sera porté en réduction du coût des engagements contractuels en question;
- Air Canada a apporté des modifications aux ententes de traitement de cartes de crédit (amorçées au deuxième trimestre et conclues en juillet 2009) avec l'un de ses principaux fournisseurs de traitement de cartes de crédit. Ces modifications prévoient la révision du niveau de liquidité minimal que doit maintenir Air Canada (défini dans l'accord de crédit et généralement fondé sur les soldes communiqués à la rubrique « Trésorerie et équivalents et placements à court terme »);
- Air Canada a obtenu le report du remboursement d'un prêt à court terme de 82 \$ (75 \$ US) obtenu en 2008. Celui-ci est dorénavant dû en 2013 (plutôt qu'en 2009). Une description de ce prêt est donnée à la note 9 I) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008, sauf en ce qui concerne la modification prévoyant le report du remboursement à 2013;
- Air Canada a conclu un protocole d'entente avec GE Capital Aviation Services (le « protocole d'entente avec GECAS ») qui porte sur la cession-bail de trois 777 de Boeing. Les opérations de cession-bail étaient quasi-achevées au début de novembre 2009 et ont procuré un produit net initial de 95 \$ (déduction faite des dépôts), un produit net additionnel de 20 \$ devant être reçu à la conclusion de la partie restante de l'opération, prévue pour la fin du quatrième trimestre de 2009; et
- Air Canada a conclu un entente modifiant les conditions du contrat d'achat de capacité conclu entre Air Canada avec Jazz Air SEC (« Jazz »). Ces modifications sont entrées en vigueur le 1^{er} août 2009 et prévoient une réduction des tarifs payés en vertu du contrat.

Deuxième trimestre de 2009

- Air Canada a conclu un contrat de prêt garanti avec Aéroplan pour un montant net de 79 \$. Air Canada a mis fin à ce contrat de prêt en juillet 2009 dans le cadre des opérations liées à la facilité de crédit; et
- Air Canada a enregistré un rendement net sur des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant de 72 \$, contrebalancé en partie par le règlement de contrats de dérivés liés au carburant en faveur de contreparties de 17 \$.

Premier trimestre de 2009

- Montages financiers garantis par des pièces et des réacteurs de rechange et un appareil 777 de Boeing pour un produit total de 267 \$, net de commissions de 5 \$. Le financement des réacteurs de rechange a été remboursé en partie en juillet 2009, comme il est mentionné ci-dessus;
- Cession-bail d'un appareil 777 de Boeing pour un produit total de 172 \$ avec le remboursement exigé d'une dette liée à l'appareil de 128 \$, compte tenu de frais de remboursement anticipé de 14 \$;
- Air Canada a conclu une entente de financement des stocks en vertu de laquelle elle a acquis certains stocks de pièces de rechange qu'elle prévoit utiliser au cours des 12 prochains mois en échange de l'émission de lettres de change échéant en février 2010. Après la transaction initiale, Air Canada a réglé ou détenu comme garantie certaines de ces lettres et, en conséquence, le paiement final prévu en 2010 s'établit à 18 \$ (17 \$ US) au 31 octobre 2009;
- Remboursement d'un financement avant livraison de 83 \$ sur l'appareil 777 de Boeing reçu au cours du trimestre; et
- Rendement net des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant de 147 \$, plus que contrebalancé par le règlement de contrats de dérivés liés au carburant en faveur de contreparties de 217 \$.

Au 31 octobre 2009, Air Canada disposait de 1 460 \$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme (1 005 \$ au 31 décembre 2008).

2. ACTIVITÉS DE FINANCEMENT ET D'INVESTISSEMENT

Obligations de premier rang convertibles et actions privilégiées convertibles d'ACE

En janvier 2009, ACE a procédé à une offre de rachat substantielle visant le rachat aux fins d'annulation de 80 % de ses obligations de premier rang convertibles en circulation au 31 décembre 2008, pour un prix d'achat de 900 \$ par tranche de 1 000 \$ du capital, versé en espèces. Le capital total des obligations de premier rang convertibles rachetées s'élève à 259 \$. Le 21 janvier 2009, la Société a versé un prix de rachat total de 233 \$ pour les obligations déposées.

En janvier 2009 et en mars 2009, ACE a procédé à deux offres publiques de rachat substantielles visant le rachat pour annulation de 9,3 millions de ses actions privilégiées convertibles au prix de rachat de 20 \$ l'action privilégiée. La Société a versé un prix d'achat total de 186 \$ pour les actions déposées. En septembre 2009, la Société a conclu une entente avec Morgan Stanley Canada Limited en vertu duquel ACE a acquis indirectement aux fins d'annulation la totalité de ses 3,2 millions d'actions privilégiées convertibles restantes au prix de 23 \$ l'action privilégiée pour un prix d'achat total de 74 \$.

Une perte au rachat des obligations de premier rang convertibles et des actions privilégiées convertibles a été comptabilisée dans les charges hors exploitation au troisième trimestre de 2009. Le prix de rachat de ces instruments, attribué aux composantes de passif de ces instruments hybrides, a été supérieur à leurs valeurs comptables respectives, ce qui a donné lieu à la comptabilisation d'une perte de 10 \$ au troisième trimestre de 2009 (43 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2009). Les composantes capitaux propres résiduelles des instruments, qui totalisaient 23 \$ (182 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2009), ont été portées directement au surplus d'apport dans l'état consolidé de la variation des capitaux propres.

Se reporter à la note 12, Événements postérieurs, pour l'annonce relative au rachat par ACE de ses obligations de premier rang convertibles.

Prêt d'ACE à Air Canada

Au troisième trimestre de 2009, ACE s'est portée partie prêteuse à la facilité de crédit de 600 \$ d'Air Canada avec un certain nombre d'autres prêteurs, pour un montant de 150 \$ qui représentait 25 % de la facilité de crédit. Voir la rubrique sur le financement d'Air Canada ci-après pour une description détaillée de la facilité de crédit.

Aux termes de l'accord de crédit, ACE a reçu le 30 juillet 2009 1 250 000 bons de souscription visant l'achat d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada à un prix d'exercice de 1,51 \$ l'action. Les bons de souscription peuvent être exercés en tout temps et viennent à échéance quatre ans après la date d'émission. Le 19 octobre 2009, ACE a reçu 1 250 000 bons de souscription supplémentaires assortis d'un prix d'exercice de 1,44 \$ l'action, pouvant être exercés en tout temps et venant à échéance quatre ans après la date d'émission.

Le prêt et les bons de souscription d'ACE ont été éliminés à la consolidation d'Air Canada.

FINANCEMENT D'AIR CANADA

Facilité de crédit à terme d'Air Canada

En juillet 2009, Air Canada a encaissé une tranche de 600 \$, avant déduction de frais de financement de 20 \$, aux termes d'une facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit »). D'ici le premier anniversaire de cet accord de crédit, sous réserve du respect de certaines conditions, Air Canada peut demander une augmentation de la facilité de crédit d'au plus 100 \$ en obtenant de nouveaux engagements auprès de prêteurs actuels ou nouveaux. La facilité de crédit est remboursable en 16 versements trimestriels égaux et consécutifs de 30 \$ à compter d'août 2010, et par le versement d'un montant final de 120 \$ exigible en juillet 2014. Toute augmentation de la facilité se traduirait par une hausse, au prorata, du montant des versements prévus, y compris du paiement final.

La facilité de crédit porte actuellement intérêt au taux le plus élevé entre le taux des acceptations bancaires ou 3,00 %, plus 9,75 % (12,75 % au 30 septembre 2009). Elle peut être remboursée en tout temps, en partie ou en totalité, moyennant un remboursement minimal de 10 \$.

Les obligations d'Air Canada aux termes de la facilité de crédit sont garanties par une sûreté réelle et par une hypothèque constituée sur la quasi-totalité des biens actuels et futurs d'Air Canada et de ses filiales, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées. La facilité de crédit assujettit Air Canada aux conditions commerciales habituelles, notamment des clauses restrictives, clauses financières et cas de défaut. Les clauses financières obligent Air Canada à maintenir, au dernier jour ouvrable de chaque mois, un niveau de liquidité minimal (défini dans l'accord de crédit et généralement fondé sur les soldes des postes Trésorerie et équivalents de trésorerie et Placements à court terme) de 800 \$ et un BAIILA minimal (bénéfice avant intérêts, impôts sur les bénéfices, amortissement, locations avions, certains produits (charges) hors exploitation et éléments exceptionnels) et à respecter un certain ratio de couverture des intérêts établi à la clôture de chaque trimestre.

De plus, l'accord de crédit exige qu'Air Canada maintienne des titres d'une valeur de 800 \$ dans des comptes assujettis à des restrictions contractuelles. Les titres dans ces comptes feront l'objet de restrictions si Air Canada ne respecte pas les conditions de l'accord de crédit.

Aux termes de l'accord de crédit, Air Canada a émis aux prêteurs, au moment du premier prélèvement de crédit, des bons de souscription (les « bons de souscription initiaux ») visant l'achat d'actions à droit de vote variable de catégorie A ou d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada représentant 5 % (5 millions d'actions) du total des actions émises et en circulation à la date de clôture de la facilité de crédit. Ces bons ont été répartis entre les prêteurs au prorata de leurs engagements de prêt aux termes de la facilité de crédit. Ces bons de souscription initiaux de 5 % peuvent être exercés en tout temps à un prix d'exercice de 1,51 \$ l'action et viennent à échéance quatre ans après la date d'émission. L'accord de crédit prévoit que, dans le cas où Air Canada ne fournit pas d'autre garantie aux prêteurs sur certains actifs dans les 90 jours suivant la date de clôture du financement, Air Canada sera tenue d'émettre aux prêteurs de nouveaux bons de souscription (les « bons de souscription supplémentaires ») représentant jusqu'à 5 % (5 millions d'actions) du total des actions émises et en circulation (déterminé au moment de l'émission des bons supplémentaires). Le prix d'exercice des bons de souscription supplémentaires est établi selon un prix moyen pondéré en fonction du volume à cinq jours avant l'émission. Ces nouveaux bons de souscription, qui peuvent être exercés en tout temps et viennent à échéance quatre ans après la date d'émission, ont été émis le 19 octobre 2009 et ils ont un prix d'exercice de 1,44 \$ l'action. La valeur attribuée aux bons de souscription initiaux et aux bons de souscription supplémentaires, soit 10 millions en tout, a été prise en compte dans le surplus d'apport inscrit au bilan consolidé au 30 septembre 2009 par un montant de 7 \$.

Facilité de crédit renouvelable

Comme il est indiqué à la note 1 C), en lien avec la conclusion de la facilité de crédit, la facilité de crédit renouvelable, décrite plus amplement à la note 9 j) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008, a été remboursée intégralement au troisième trimestre de 2009.

Financement des pièces de rechange

Au premier trimestre de 2009, Air Canada a reçu un capital supplémentaire de 92 \$ (75 \$ US) en vertu de l'entente initiale de financement garanti des pièces de rechange, décrite plus amplement à la note 9 g) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Ce financement porte intérêt au TIOL à trois mois majoré du taux différentiel du coût du financement pour les prêteurs et d'une marge de 3,00 % (5,94 % au 30 septembre 2009) et il est exigible en 2014. Au 30 septembre 2009, le solde du prêt s'établit à 143 \$ et il est garanti par des pièces de rechange et autres actifs d'une valeur comptable de 271 \$. Des frais de financement totalisant 6 \$ ont été comptabilisés relativement à ces emprunts.

Financement des réacteurs de rechange

Au premier trimestre de 2009, Air Canada a obtenu un capital supplémentaire de 46 \$ (37 \$ US) et fait porter sur 22 autres réacteurs l'entente initiale de financement garanti, décrite plus amplement à la note 9 f) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Ce financement porte intérêt à un taux correspondant au TIOL à trois mois majoré de 3,40 % (3,69 % au 30 septembre 2009) et est exigible en 2013. Comme il est indiqué à la note 1 C), du fait de l'obtention de la facilité de crédit au troisième trimestre de 2009, le financement des réacteurs de rechange a été remboursé en partie, soit pour un montant de 38 \$. Au 30 septembre 2009, le solde du prêt s'établit à 76 \$ et il est garanti par 10 réacteurs d'une valeur comptable de 115 \$. Des frais de financement totalisant 2 \$ ont été comptabilisés relativement à ces emprunts.

L'analyse des échéances présentée à la note 11, « Engagements », englobe le capital et les intérêts du financement des réacteurs de rechange restants.

Financement avant livraison

Au premier trimestre de 2009, par suite de la livraison d'un appareil 777 de Boeing, Air Canada a remboursé un montant de 83 \$ (66 \$ US) au titre du financement avant livraison décrit à la note 9 m) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Il s'agissait du remboursement final pour le financement avant livraison.

Financement d'Aéroplan

Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada et Aéroplan ont conclu une entente de financement visant 79 \$. Comme il est indiqué à la note 1 C), en lien avec la conclusion de la facilité de crédit, le financement d'Aéroplan a été remboursé intégralement et l'entente a été résiliée au troisième trimestre de 2009.

Appareil de Boeing

Au premier trimestre de 2009, Air Canada a pris livraison d'un appareil 777 de Boeing. L'appareil a été financé en vertu d'une garantie d'emprunt consentie par l'Export-Import Bank of the United States (« EXIM »). L'emprunt, d'un capital initial de 136 \$ (109 \$ US) porte intérêt au TIOL à trois mois (0,46 % au 30 septembre 2009) et devient exigible en 2021. Il est garanti par l'appareil livré, d'une valeur comptable de 139 \$. Des frais de financement de 4 \$ ont été comptabilisés au titre de cet emprunt.

Opération de cession-bail

Au premier trimestre de 2009, Air Canada a conclu une opération de cession-bail visant un appareil 777 de Boeing qui avait été livré en 2007 et qui était financé par un emprunt. Le produit de l'opération de 172 \$ a été affecté au remboursement de l'encours de l'emprunt, soit 114 \$. Air Canada a comptabilisé un montant de 17 \$ dans les intérêts débiteurs au titre de cette opération afin de tenir compte de frais pour remboursement par anticipation de 14 \$ et d'un montant de 3 \$ pour la radiation des frais de financement reportés. Le gain de 26 \$ réalisé à la vente de l'appareil a été reporté et sera comptabilisé dans le poste Amortissement sur la durée du bail. Le contrat de location est comptabilisé comme un contrat de location-acquisition et prévoit un bail de 12 ans et des versements locatifs mensuels.

Stock de pièces de rechange

Au premier trimestre de 2009, Air Canada a fait l'acquisition d'un stock de pièces de rechange pour 103 \$. En contrepartie, elle a émis des lettres de change exigibles en février 2010. Après l'opération initiale, Air Canada a réglé ou détient en garantie certaines des lettres. En conséquence, le paiement final prévu en 2010 s'élève à 18 \$ (17 \$ US) au 31 octobre 2009.

Cessions et provisions relatives aux immobilisations

Aucune cession ni provision importante n'a été constatée relativement aux immobilisations au troisième trimestre de 2009.

Au deuxième trimestre de 2009 :

- Air Canada a comptabilisé une moins-value de 67 \$ concernant des coûts capitalisés relativement à la conception de POLARIS, un nouveau système de réservation. Air Canada travaille actuellement à la mise en œuvre de certains éléments de la solution comme les technologies liées au Web et à la tarification, mais a suspendu les activités concernant la mise en œuvre du nouveau système de réservation.
- Air Canada a vendu deux A340 d'Airbus, d'une valeur comptable de 93 \$, pour un produit de 91 \$, ce qui a donné lieu à une perte de 2 \$. Air Canada a remboursé 82 \$ de l'emprunt correspondant.

Aucune cession ni provision importante n'a été constatée relativement aux immobilisations au premier trimestre de 2009.

Aucune cession ni provision importante n'a été constatée relativement aux immobilisations aux deuxième et troisième trimestres de 2008.

Au premier trimestre de 2008 :

- Air Canada a comptabilisé une moins-value de 38 \$ sur sa flotte de 767-200 de Boeing du fait de la modification de la date de mise hors service des appareils.
- Air Canada a vendu un A319 d'Airbus, d'une valeur comptable de 21 \$, pour un produit de 23 \$, ce qui a donné lieu à un gain à la vente de 2 \$.

3. CHARGE DE RETRAITE ET D'AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES
Charge de retraite et d'avantages complémentaires

Air Canada propose à ses employés, y compris ceux qui sont détachés par contrat à Aéroplan et à ACTS Aéro, plusieurs régimes de retraite à prestations ou à cotisations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi.

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009	2008	2009	2008
Charge au titre des prestations de retraite	2 \$	22 \$	- \$	67 \$
Charge au titre des avantages complémentaires	20	26	60	78
	22	48	60	145
Montant imputé à Aveos et à Aéroplan	(6)	(10)	(23)	(30)
Charge nette de retraite et d'avantages complémentaires	16 \$	38 \$	37 \$	115 \$

La charge au titre des prestations de retraite a diminué par rapport aux niveaux de 2008 du fait de la révision des hypothèses actuarielles. Les hypothèses actuarielles utilisées pour la comptabilisation de la charge de retraite selon les PCGR sont différentes de celles qui servent à déterminer le déficit de solvabilité.

En mai 2009, Air Canada, Aéroplan et la section locale 2002 des TCA sont parvenues à une entente visant la transition d'environ 750 employés d'Air Canada travaillant alors dans les centres de contacts d'Aéroplan qui pouvaient choisir de se joindre à Aéroplan le 1^{er} juin 2009 ou de demeurer employés d'Air Canada. Les employés de centres d'Air Canada qui sont devenus excédentaires par rapport aux besoins d'Air Canada, par suite du choix exercé par des employés comptant plus d'années de service qui travaillaient dans des centres d'Aéroplan et qui ont choisi de demeurer employés d'Air Canada, ont eu l'option de passer à Aéroplan. Le 4 octobre 2009, tous les employés visés étaient devenus des employés d'Aéroplan. Dans le cas des employés qui se joignent à Aéroplan, le décompte des années de service, qui détermine largement le niveau des prestations aux termes des régimes de retraite et avantages complémentaires d'Air Canada, cessera à la date d'entrée en service chez Aéroplan.

4. PROVISIONS LIÉES À LA MAIN-D'ŒUVRE

À l'occasion, Air Canada offre certains programmes de cessation d'emploi à certains employés. Le coût de ces programmes est constaté dans les charges d'exploitation.

Le tableau ci-dessous indique les changements apportés aux provisions liées à la main-d'œuvre, comprises dans le passif à long terme lié aux employés.

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009	2008	2009	2008
Solde au début de la période	68 \$	62 \$	54 \$	66 \$
Intérêts accumulés	1	1	3	3
Charges constatées au titre des salaires et des charges sociales	-	7	24	20
Débours	(7)	(8)	(19)	(27)
Solde à la fin de la période	62	62	62	62
Partie à moins d'un an incluse dans les Créditeurs et charges à payer	(25)	(27)	(25)	(27)
	37 \$	35 \$	37 \$	35 \$

5. INFORMATIONS SUR LES ACTIONS

Le tableau ci-dessous présente les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE au 30 septembre 2009, ainsi que les actions ordinaires éventuelles :

Actions en circulation (en milliers)	30 septembre 2009	31 décembre 2008
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	25 510	25 614
Actions à droit de vote de catégorie B ¹⁾	10 181	9 293
Total des actions émises et en circulation	35 691	34 907
Actions ordinaires éventuelles		
Actions privilégiées convertibles ²⁾	-	11 863
Obligations de premier rang convertibles ³⁾	2 600	13 133
Options sur actions ⁴⁾	54	61
Total des actions ordinaires éventuelles	2 654	25 057

- 1) En mai 2009, le président-directeur général d'ACE a demandé que le montant après impôts de son indemnité de départ et d'avantages sociaux de 4,2 \$ lui soit versé sous forme d'actions d'ACE. En conséquence, le 22 mai 2009, l'indemnité de départ du président-directeur général, déduction faite des impôts, a été appliquée à l'achat de 784 350 actions à droit de vote de catégorie B d'ACE dont il conserve la propriété. Cette souscription a été réalisée par l'exercice, immédiatement après leur attribution, des options lui étant revenues, au prix d'exercice de 5,34 \$ l'action, soit un prix équivalent au cours des actions sur le marché tel qu'il est déterminé en application du Régime d'options sur actions.
- 2) En janvier 2009 et en mars 2009, la Société a procédé à deux offres publiques de rachat substantielles visant le rachat pour annulation de 9,3 millions de ses actions privilégiées convertibles au prix de rachat de 20 \$ l'action privilégiée. La Société a versé un prix d'achat total de 186 \$ pour les actions déposées. En septembre 2009, la Société a conclu une entente avec Morgan Stanley Canada Limited, aux termes de laquelle elle a indirectement racheté aux fins d'annulation la totalité de ses 3,2 millions d'actions privilégiées convertibles restantes au prix de 23 \$ l'action privilégiée pour un prix d'achat total de 74 \$. Se reporter à la note 2 pour une description détaillée de la perte subie au rachat des actions privilégiées convertibles.

- 3) En janvier 2009, la Société a procédé à une offre de rachat substantielle visant le rachat aux fins d'annulation de 80 % de ses obligations de premier rang convertibles en circulation au 31 décembre 2008, pour un prix d'achat de 900 \$ par tranche de 1 000 \$ du capital, versé en espèces. Le capital total des obligations de premier rang convertibles rachetées s'élève à 259 \$. Le 21 janvier 2009, la Société a versé un prix de rachat total de 233 \$ pour les obligations déposées.

Se reporter à la note 12, Événements postérieurs, pour l'annonce relative au rachat par ACE de ses obligations de premier rang convertibles.

- 4) Une description du régime d'options d'achat d'actions de la Société est donnée à la note 13 des états financiers consolidés annuels de 2008. Au 30 septembre 2009, 54 443 options sur actions ayant un prix d'exercice pondéré de 14,49 \$ étaient en cours (61 230 options sur actions ayant un prix d'exercice pondéré de 14,11 \$ étaient en cours au 31 décembre 2008). La diminution de 6 787 options sur actions survenue depuis le 31 décembre 2008 découle de l'extinction de 3 167 options au premier trimestre de 2009 et de l'extinction de 3 620 options au troisième trimestre de 2009.
- 5) Comme le mentionne la note 12, Événements postérieurs, ACE entend, sous réserve de la réglementation applicable, lancer une offre de rachat substantielle de 20 \$ visant ses actions à droit de vote variable de catégorie A et ses actions à droit de vote de catégorie B.

6. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES

Récapitulatif des gains (pertes) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009	2008	2009	2008
Partie inefficace des couvertures du carburant	- \$	(58) \$	- \$	24 \$
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	2	(54)	78	31
Swaps croisés	-	19	-	6
Autres	2	-	(5)	(1)
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ¹⁾	4 \$	(93) \$	73 \$	60 \$

- 1) Voir la rubrique « Risque lié au prix du carburant » pour une analyse des pertes sur les dérivés liés au carburant qui sont comptabilisées dans les Autres éléments du résultat étendu.

Gestion des risques associés à Air Canada

Risque d'illiquidité

Le risque d'illiquidité correspond au risque qu'Air Canada éprouve des difficultés à honorer les engagements liés à ses passifs financiers et autres obligations contractuelles. Air Canada contrôle et gère le risque d'illiquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. À cet égard, Air Canada a pour objectif principal de maintenir un solde minimal de trésorerie non affectée supérieur à un niveau de liquidité cible de 15 % des produits d'exploitation annuels. Au 30 septembre 2009, le solde de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme s'établissait à 12 % des produits d'exploitation des quatre trimestres précédents (15 % au 31 octobre 2009, montant qui comprend le produit net dégagé du placement décrit à la note 12).

La direction d'Air Canada croit que les événements importants décrits à la note 1 C) amélioreront sa situation de trésorerie. Cette dernière demeure toutefois exposée à certains risques liés à la conjoncture actuelle, notamment des risques liés à la volatilité du prix du carburant sur le marché, aux taux de change, aux taux d'intérêt et aux pressions accrues de la concurrence, à des risques liés aux clauses restrictives des montages financiers, des ententes visant le traitement des opérations par carte de crédit et des autres contrats auxquels Air Canada est partie, ainsi qu'aux autres risques mentionnés à la note 1 afférente aux états financiers

consolidés annuels de la Société pour 2008. Le virus H1N1 pourrait aussi freiner la demande de voyages par avion. Air Canada continue de surveiller le risque lié au virus H1N1. Air Canada s'est dotée de plans d'urgence relativement au risque posé par le virus H1N1, mais elle n'est pas en mesure de prévoir dans quelle mesure il pourrait se concrétiser ni les conséquences éventuelles d'un tel événement sur ses activités. La présente note met à jour les informations fournies à la fin de l'exercice 2008 et doit être lue en parallèle avec la note 1 afférente aux états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008 mise à jour en fonction des événements décrits ci-dessus. Voir la note 11 pour une liste des engagements et l'analyse des échéances de la Société.

Obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite

Air Canada propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, comme l'indique la note 11 afférente aux états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Au 31 décembre 2008, Air Canada a indiqué que le déficit de solvabilité des régimes de retraite agréés au 1^{er} janvier 2009, qui sert à déterminer les besoins en capitalisation, s'élevait à environ 3 200 \$. Cette estimation a été ramenée à 2 835 \$ dans les rapports d'évaluation actuarielle datés du 1^{er} janvier 2009 déposés auprès du Bureau du surintendant des institutions financières (« BSIF ») le 30 juillet 2009, en raison de nouvelles informations concernant notamment le taux de rente appliqué par les actuaires canadiens à l'actualisation des obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite.

En juillet 2009, le gouvernement fédéral du Canada a adopté le règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada. Ce règlement dispense Air Canada de verser les cotisations au titre des services passés (soit des paiements spéciaux pour réduire les déficits des régimes) à 10 de ses régimes agréés de retraite à prestations déterminées pour la période allant du 1^{er} avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période allant du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés sera soit de 150 \$ pour 2011, 175 \$ pour 2012 et 225 \$ pour 2013, sur une base capitalisée, soit le maximum autorisé par la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour ces années au titre des services rendus, s'il est inférieur à ces sommes.

Le règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada a été adopté dans la foulée des protocoles sur les retraites dont il est question à la note 1 C). Aux termes des protocoles sur les retraites, le 26 octobre 2009, Air Canada a émis à une fiducie 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B. Ce nombre d'actions représentait 15 % des actions d'Air Canada émises et en circulation à la date des protocoles sur les retraites et à la date de l'émission (après l'émission des actions). La totalité du produit net de la vente de ces actions par la fiducie sera versée dans les régimes de retraite. Les actions ont été prises en compte par l'accroissement des « Dépôts et autres actifs », lequel a été compensé par une augmentation du surplus d'apport d'un montant de 29 \$ au 29 juillet 2009. Le 26 octobre 2009, lors de l'émission des actions en faveur de la fiducie, Air Canada a dépassé l'apport aux « Dépôts et autres actifs » et retranché 29 \$ au poste « Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires ». En outre, Air Canada a éliminé le montant comptabilisé dans le surplus d'apport et constaté une augmentation du capital-actions d'un montant de 29 \$. L'incidence de cette opération cessera d'être prise en compte dans les états financiers d'ACE à compter de la deuxième dilution de la participation d'ACE dans Air Canada, soit à la clôture du placement d'actions et de bons de souscription d'Air Canada le 27 octobre 2009 et à la déconsolidation d'Air Canada qui en découlera. Se reporter à la note 12. Tant que la fiducie détiendra au moins 2 % des actions émises et en circulation d'Air Canada, le fiduciaire aura le droit désigner un candidat au conseil d'administration d'Air Canada (qui ne sera pas membre ou dirigeant d'un syndicat canadien d'Air Canada), sous réserve du respect des pratiques de gouvernance concernant la sélection et la confirmation des candidats aux postes d'administrateurs d'Air Canada. Le versement des cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice se poursuivra de la manière habituelle tant que le règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada demeurera en vigueur.

En application du règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada, les paiements au titre de la capitalisation des régimes de retraite pour 2009 devraient se situer aux environs de 407 \$ en 2009, soit 49 \$ de moins qu'en 2008.

Modification des ententes concernant les cartes de crédit

Air Canada a conclu diverses ententes visant le traitement des opérations par carte de crédit de ses clients, comme il est plus amplement décrit à la note 1 afférente aux états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Au deuxième trimestre de 2009 et en juillet 2009, Air Canada s'est entendue avec l'un de ses

principaux fournisseurs de traitement de cartes de crédit pour modifier certaines ententes concernant le traitement des cartes de crédit. En vertu de ces modifications, le niveau de trésorerie non affectée qu'Air Canada doit maintenir (selon la définition donnée par l'entente et fondé en général sur les soldes des postes Trésorerie et équivalents de trésorerie et Placements à court terme) a été ramené à 800 \$ (contre 1 300 \$ avant les modifications). Air Canada doit donner à son fournisseur des dépôts accumulés et des garanties sur certains actifs liés au matériel volant. L'événement déclencheur (qui nécessiterait le versement de dépôts en espèces) découlant du ratio de couverture de la dette ne s'applique plus aux termes de l'entente modifiée. Selon les ententes, si Air Canada maintient un niveau de trésorerie non affectée de plus de 1 200 \$ pendant deux mois consécutifs, le niveau de trésorerie non affectée requis passera à 1 100 \$ et le fournisseur remettra à Air Canada les dépôts et les garanties qu'Air Canada a fournis. Cela s'est produit au troisième trimestre de 2009 et, en conséquence, aucun dépôt n'a été fourni aux termes des ententes visant le traitement des opérations par carte de crédit au 30 septembre 2009. Tant que le solde de trésorerie non affectée demeure égal ou supérieur à 1 100 \$ à la fin de chaque mois, Air Canada n'aura aucune obligation de fournir des dépôts ou des garanties au fournisseur. Aux termes des modifications convenues en juillet 2009, si le solde de trésorerie non affectée d'Air Canada est inférieur à 1 100 \$ à la fin d'un mois donné, l'obligation de verser des dépôts au fournisseur d'Air Canada sera plafonnée à un montant d'au plus 75 \$, dans la mesure où le solde de trésorerie non affectée est d'au moins 800 \$.

Enquêtes sur le fret et poursuites

Des poursuites pourraient être intentées à l'encontre d'Air Canada relativement à l'affaire du fret décrite à la note 20 afférente aux états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. L'estimation provisoire inscrite par Air Canada en 2008 se fonde sur l'avancement actuel des enquêtes et des procédures ainsi que sur l'évaluation, par Air Canada, de l'issue possible de certaines d'entre elles. Cette provision ne vise pas les procédures intentées et les enquêtes menées dans tous les territoires de compétence, mais seulement celles pour lesquelles Air Canada dispose de suffisamment d'information. La direction d'Air Canada a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les procédures et enquêtes. D'autres provisions substantielles pourraient devoir être constituées. Des montants pourraient devenir exigibles au cours de l'exercice et être très différents de l'estimation provisoire de la direction d'Air Canada.

Risque lié au prix du carburant

Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburéacteur et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, Air Canada conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Air Canada utilise les contrats dérivés pour le carburéacteur et d'autres marchandises à base de pétrole, pour le mazout et pour le pétrole brut. Les dérivés liés au mazout et aux marchandises à base de pétrole sont utilisés en raison de la liquidité relativement limitée des instruments dérivés liés au carburéacteur à moyen et long termes, le carburéacteur n'étant pas négocié sur un marché à terme organisé. Air Canada n'achète ni ne détient aucun instrument financier dérivé à des fins de spéculation.

À la suite d'une analyse approfondie des coûts et des avantages propres à l'application de la comptabilité de couverture des flux de trésorerie, Air Canada a choisi de cesser d'appliquer la comptabilité de couverture à tous les instruments ou contrats de dérivés liés au carburéacteur à compter du troisième trimestre de 2009. Elle continuera de comptabiliser les instruments dérivés à la juste valeur à chacune des périodes et les variations de la juste valeur réalisées et latentes seront comptabilisées immédiatement au résultat sous les produits (charges) hors exploitation. Les montants reportés inscrits au cumul des autres éléments du résultat étendu pour les dérivés qui étaient auparavant désignés selon la comptabilité de couverture seront imputés à la charge de carburant de la période au cours de laquelle le contrat de dérivé aurait initialement dû parvenir à échéance.

Aucun contrat de dérivé lié au carburant n'a été conclu au cours des neuf premiers mois de 2009.

Au 30 septembre 2009, Air Canada avait couvert environ 32 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2009 à un prix plafond moyen équivalent du pétrole West Texas Intermediate (« WTI ») de 105 \$ US le baril, et environ 18 % à un prix plancher moyen équivalent WTI de 85 \$ US le baril. Air Canada a aussi couvert environ 13 % de ses achats prévus en carburéacteur pour 2010 au moyen de contrats portant sur le pétrole brut à un prix plafond moyen de 110 \$ US le baril, et environ 12 % à un prix plancher moyen équivalent WTI de 101 \$ US le baril.

Le tableau qui suit présente les volumes notionnels par baril ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond pour chaque exercice actuellement couvert par type d'instrument dérivé. Ces prix contractuels moyens correspondent au prix équivalent WTI, étant donné les cours à terme du pétrole WTI, du mazout et du kérosène au 30 septembre 2009.

Instruments dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plancher moyen équivalent – WTI (en \$ US/bl)	Prix plafond moyen équivalent – WTI (en \$ US/bl)
Options d'achat a)	2009	750 000	s.o.	121 \$
	2010	400 000	s.o.	134 \$
Swaps a)	2009	285 000	99 \$	99 \$
	2010	1 070 000	99 \$	99 \$
Tunnels a)	2009	620 000	79 \$	87 \$
	2010	1 560 000	102 \$	112 \$

- a) Une augmentation du prix du carburant propulsant celui-ci au-dessus du prix plafond moyen se traduirait par un gain de couverture pour Air Canada, tandis qu'une baisse du prix du carburant abaissant celui-ci en dessous du prix plancher moyen se traduirait par une perte de couverture pour Air Canada.

Des contrats de dérivés liés au carburant échus au cours du troisième trimestre de 2009 ont été réglés en espèces pour une juste valeur de 14 \$ avec position favorable aux contreparties (76 \$ pour les neuf premiers mois de 2009, avec position favorable aux contreparties; 76 \$ au troisième trimestre de 2008, avec position favorable à Air Canada; 220 \$ pour les neuf premiers mois de 2008, avec position favorable à Air Canada).

Au 30 septembre 2009, les pertes existantes inscrites au cumul des autres éléments du résultat étendu qui devraient être reclassées au résultat net au cours des 12 prochains mois se chiffraient à 236 \$, avant impôts. Du fait de l'abandon de la comptabilité de couverture, le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu ayant trait aux contrats de couverture liés au carburant sera ramené à zéro au 31 décembre 2010.

Les instruments financiers dérivés qu'Air Canada utilise actuellement comme éléments de couverture, comme les swaps et les options de vente au sein de structures de tunnels, l'exposent à la possibilité d'avoir à fournir des dépôts de garantie. Lorsque le prix du carburant baisse, le dérivé d'Air Canada se transforme en passif dont la valeur est inférieure aux seuils de crédit établis avec les contreparties et Air Canada doit alors déposer une garantie auprès des contreparties. Au 30 septembre 2009, Air Canada avait déposé 105 \$ en garantie auprès des contreparties (328 \$ au 31 décembre 2008).

Au premier trimestre de 2009, Air Canada a modifié son portefeuille de couvertures liées au carburant en résiliant son swap et en vendant des contrats d'option de vente pour un montant de 172 \$, avec une position favorable aux contreparties. La garantie détenue par les contreparties ayant couvert la majorité du montant du règlement, ces opérations ont donné lieu à des sorties de fonds supplémentaires négligeables. Certains de ces contrats étaient auparavant désignés en application de la comptabilité de couverture. Dans le cas des contrats de dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture relativement à du carburant, la valeur du cumul des autres éléments du résultat étendu comptabilisée relativement à ces dérivés sera imputée à la charge de carburant de la période au cours de laquelle le dérivé aurait dû venir à échéance.

Suit l'incidence sur les états financiers des dérivés liés au carburant :

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009	2008	2009	2008
État consolidé des résultats				
Charges d'exploitation				
Carburant avions		Gain (perte) efficace réalisé sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture		
	(94) \$	64 \$	(334) \$	190 \$
Produits (charges) hors exploitation				
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur		Gain (perte) inefficace sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture		
	s. o.	(58) \$	- \$	24 \$
		Gain (perte) à la juste valeur de marché sur couvertures économiques		
	2 \$	(54) \$	78 \$	31 \$
État consolidé du résultat étendu				
		Gain (perte) efficace sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture		
	s. o.	(328) \$	(1) \$	73 \$
		Charge d'impôts sur le gain efficace		
	s. o.	84 \$	- \$	(44) \$
		Reclassement à la charge de carburant avions de la perte (du gain) réalisé net sur dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture		
	94 \$	(64) \$	334 \$	(190) \$
	- \$	20 \$	4 \$	61 \$
		Impôt lié au reclassement		

	30 septembre 2009	31 décembre 2008
Bilan consolidé		
Actif à court terme		
Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	105 \$	328 \$
Passif à court terme*		
Juste valeur de marché des dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	- \$	(405) \$
Juste valeur de marché des couvertures économiques de dérivés liés au carburant	(94) \$	(15) \$
Capitaux propres (CAERE)		
Perte nette sur dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	(269) \$	(606) \$

* Le solde est comptabilisé à titre de passif à court terme dans le bilan consolidé, les contreparties pouvant résilier les dérivés à la juste valeur en tout temps avant leur échéance.

Aéroplan

Le 21 avril 2008, ACE a vendu 20,4 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Aéroplan au prix de 17,50 \$ la part, pour un produit net total de 343 \$ pour ACE, et a réalisé un gain de 413 \$ (340 \$ après impôts sur la vente). À la suite de la vente, ACE détenait 9,9 % des parts émises et en circulation du Fonds de revenu Aéroplan.

Le 2 juin 2008, ACE a vendu les parts a réalisé du Fonds de revenu Aéroplan qu'elle avait encore pour un produit net total de 349 \$ et a réalisé un gain de 417 \$ (344 \$ après impôts) sur cette vente. ACE ne détient plus de participation dans Aéroplan.

Depuis que la participation a été ramenée en dessous de 20 % et que la convention des porteurs de titres a été résiliée le 9 mai 2008, ACE n'exerce plus d'influence notable sur Aéroplan. La participation que détenait ACE dans Aéroplan a été classée comme étant disponible à la vente et ajustée à la juste valeur. L'ajustement à la juste valeur comptabilisé dans les autres éléments du résultat étendu se chiffre à 331 \$, après impôts de 72 \$, montant qui a ensuite été porté au résultat le 2 juin 2008, dans le cadre de la vente finale.

Jazz

Le 24 janvier 2008, ACE a vendu 13 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Jazz Air au prix de 7,45 \$ la part, pour un produit net total de 97 \$, et a réalisé un gain de 89 \$ (71 \$ après impôts) sur la vente. Après la vente, ACE détenait 9,5 % des parts émises et en circulation du Fonds de revenu Jazz Air.

Le 2 juin 2008, ACE a vendu les parts de fiducie du Fonds de revenu Jazz Air qui lui restaient pour un produit net total de 85 \$ et a réalisé un gain de 78 \$ (62 \$ après impôts) sur la vente. Des gains réalisés nets de 65 \$, après impôts de 14 \$, comptabilisés dans les autres éléments du résultat étendu, ont été reclassés au résultat. ACE n'a plus de participation dans Jazz.

Depuis que la participation a été ramenée en dessous de 20 % et que la convention des porteurs de titres a été résiliée le 7 février 2008, ACE n'exerce plus d'influence notable sur Jazz. La participation comptabilisée à la valeur de consolidation que détenait ACE dans Jazz a été classée comme placement disponible à la vente et les variations latentes de la juste valeur survenues au cours de la période ont été comptabilisées dans les autres éléments du résultat étendu. L'ajustement de la juste valeur comptabilisé dans les autres éléments du résultat étendu s'est élevé à 71 \$, après impôts de (15 \$), au premier trimestre de 2008. Au deuxième trimestre de 2008, les variations latentes de la juste valeur survenues pendant la période, qui s'élevaient à (6 \$) après déduction d'impôts de 1 \$, ont été comptabilisées dans les autres éléments du résultat étendu.

7. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Les principales composantes de la charge d'impôts sur les bénéfices inscrite aux états financiers consolidés de la Société sont les suivantes :

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009	2008	2009	2008
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices avant les éléments suivants :				
Rachat d'obligations de premier rang convertibles d'ACE	(1) \$	(8) \$	1 \$	(37) \$
Cession de parts d'Aéroplan	-	-	(8)	-
Cession de parts de Jazz	-	-	-	(146)
	-	-	-	(34)
Charge d'impôts sur les bénéfices	(1) \$	(8) \$	(7) \$	(217) \$

Voir la note 6 pour de plus amples informations sur les impôts sur les bénéfices futurs comptabilisés dans les autres éléments du résultat étendu relativement aux dérivés liés au carburant désignés en vertu de la comptabilité de couverture.

8. INFORMATIONS SECTORIELLES

Composition des secteurs d'activité

ACE compte deux secteurs isolables : Air Canada et les Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »).

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE. En 2007, le traitement comptable des participations d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro a été modifié, passant de la consolidation à la méthode de la comptabilisation à la valeur de consolidation, avec présentation dans les ENSE. Depuis le 9 mai 2008 et le 7 février 2008, ACE ne comptabilise plus Aéroplan ni Jazz à la valeur de consolidation, respectivement, mais les distributions d'Aéroplan et de Jazz sont comptabilisées dans le secteur des ENSE. Depuis le 2 juin 2008, par suite de la vente de toutes les parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air, ACE ne détient plus de participation dans Aéroplan et Jazz. Les impôts sur les bénéfices futurs sont constatés à même les entités imposables concernées et ne sont pas attribués aux entités non imposables.

L'information financière sectorielle présentée ici s'aligne sur les modes internes de production de l'information financière aux fins de la prise des décisions d'exploitation. Les différents secteurs négocient les uns avec les autres comme s'ils n'étaient pas apparentés.

Suit un rapprochement entre les montants globaux présentés par chaque secteur d'activité et les montants correspondants des états financiers consolidés :

	Trimestres terminés les 30 septembre					
	2009 Total ACE			2008 Total ACE		
	Air Canada	ENSE		Air Canada	ENSE	
Produits d'exploitation						
Produits passages	2 400 \$	- \$	2 400 \$	2 766 \$	- \$	2 766 \$
Produits fret	92	-	92	139	-	139
Autres produits	178	-	178	170	-	170
Total des produits	2 670	-	2 670	3 075	-	3 075
Charges d'exploitation						
Carburant avions	682	-	682	1 064	-	1 064
Salaires et charges sociales	437	-	437	472	7	479
Redevances aéroportuaires et de navigation	272	-	272	275	-	275
Achat de capacité à Jazz	246	-	246	243	-	243
Amortissement	171	(1)	170	176	(2)	174
Maintenance avions	183	-	183	127	-	127
Restauration et fournitures connexes	82	-	82	86	-	86
Communications et technologies de l'information	70	-	70	69	-	69
Locations avions	81	-	81	67	-	67
Commissions	51	-	51	54	-	54
Autres charges d'exploitation	327	1	328	330	2	332
Total des charges d'exploitation	2 602	-	2 602	2 963	7	2 970
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	68	-	68	112	(7)	105
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	-	-	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	68	-	68	112	(7)	105
Produits (charges) hors exploitation						
Intérêts créditeurs	2	1	3	13	6	19
Intérêts débiteurs	(87)	-	(87)	(72)	(15)	(87)
Intérêts capitalisés	1	-	1	6	-	6
Gain sur actifs	1	-	1	-	-	-
Perte au rachat d'obligations de premier rang convertibles et d'actions privilégiées convertibles d'ACE	-	(10)	(10)	-	-	-
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	4	-	4	(93)	-	(93)
Perte liée aux participations comptabilisées à la valeur de consolidation et autres placements	-	-	-	-	(19)	(19)
Autres produits (charges) hors exploitation	(4)	-	(4)	(1)	-	(1)
	(83)	(9)	(92)	(147)	(28)	(175)
Perte avant les éléments suivants	(15)	(9)	(24)	(35)	(35)	(70)
Participation sans contrôle	(3)	(69)	(72)	(2)	32	30
Gain (perte) de change	295	-	295	(87)	-	(87)
Charge d'impôts sur les bénéfices	-	(1)	(1)	(8)	-	(8)
Bénéfice net sectoriel (perte) de la période	277 \$	(79) \$	198 \$	(132) \$	(3) \$	(135) \$

*Les bénéfices liés aux participations dans Aéroplan et Jazz sont constatés jusqu'au 9 mai 2008 et jusqu'au 7 février 2008, respectivement. Après ces dates, le bénéfice aux fins de distribution tiré d'Aéroplan et de Jazz est comptabilisé dans les ENSE jusqu'au 2 juin 2008. Aucun montant n'a été inclus au titre des bénéfices liés aux participations d'ACE dans les bénéfices (pertes) tirés des participations et autres placements ((19) \$ pour la période terminée le 30 septembre 2008).

	Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre					
			2009			2008
	Air Canada	ENSE	Total ACE	Air Canada	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation						
Produits passages	6 469 \$	- \$	6 469 \$	7 531 \$	- \$	7 531 \$
Produits fret	248	-	248	402	-	402
Autres produits	674	-	674	650	1	651
Produits externes	7 391	-	7 391	8 583	1	8 584
Produits intersectoriels	-	-	-	1	(1)	-
Total des produits	7 391	-	7 391	8 584	-	8 584
Charges d'exploitation						
Carburant avions	1 847	-	1 847	2 627	-	2 627
Salaires et charges sociales	1 333	4	1 337	1 433	29	1 462
Redevances aéroportuaires et de navigation	743	-	743	771	-	771
Achat de capacité à Jazz	746	-	746	711	-	711
Amortissement	495	(5)	490	520	(6)	514
Maintenance avions	557	-	557	502	-	502
Restauration et fournitures connexes	222	-	222	244	-	244
Communications et technologies de l'information	229	-	229	214	-	214
Locations avions	250	-	250	199	-	199
Commissions	140	-	140	154	-	154
Autres charges d'exploitation	1 062	7	1 069	1 102	8	1 110
Total des charges d'exploitation	7 624	6	7 630	8 477	31	8 508
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	(233)	(6)	(239)	107	(31)	76
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	(125)	-	(125)
Perte d'exploitation	(233)	(6)	(239)	(18)	(31)	(49)
Produits (charges) hors exploitation						
Intérêts créditeurs	12	2	14	46	21	67
Intérêts débiteurs	(286)	(6)	(292)	(231)	(39)	(270)
Intérêts capitalisés	4	-	4	31	-	31
Gain (perte) sur actifs	(70)	-	(70)	(29)	990	961
Perte au rachat d'obligations de premier rang convertibles et d'actions privilégiées convertibles d'ACE	-	(43)	(43)	-	-	-
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	73	-	73	60	-	60
Perte liée aux participations comptabilisées à la valeur de consolidation et autres placements	-	-	-	-	(2)	(2)
Autres produits (charges) hors exploitation	(5)	-	(5)	(3)	1	(2)
	(272)	(47)	(319)	(126)	971	845
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(505)	(53)	(558)	(144)	940	796
Participation sans contrôle	(11)	(9)	(20)	(8)	70	62
Gain (perte) de change	549	-	549	(128)	-	(128)
Charge d'impôts sur les bénéfices	(1)	(6)	(7)	(18)	(199)	(217)
Bénéfice net sectoriel (perte) de la période	32 \$	(68) \$	(36) \$	(298) \$	811 \$	513 \$

*Les bénéfices liés aux participations dans Aéroplan et Jazz sont constatés jusqu'au 9 mai 2008 et jusqu'au 7 février 2008, respectivement. Après ces dates, le bénéfice aux fins de distribution tiré d'Aéroplan et de Jazz est comptabilisé dans les ENSE jusqu'au 2 juin 2008. Aucun montant n'a été inclus au titre des bénéfices liés aux participations d'ACE dans les bénéfices (pertes) liés aux participations et autres placements ((7) \$ pour la période terminée le 30 septembre 2008).

Pour le trimestre terminé le 30 septembre 2009, le poste Amortissement comprend un montant de 155 \$ au titre de l'amortissement d'immobilisations corporelles liées au secteur Air Canada (446 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2009; 163 \$ pour le trimestre terminé le 30 septembre 2008; 483 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008).

Le rapprochement entre les montants globaux déclarés pour les produits passages et les produits fret et les montants applicables de l'état consolidé des résultats s'établit comme suit :

Produits passages	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009	2008	2009	2008
Lignes intérieures	998 \$	1 150 \$	2 708 \$	3 148 \$
Lignes transfrontalières Canada – États-Unis	406	467	1 236	1 455
Lignes transatlantiques	588	631	1 345	1 489
Lignes transpacifiques	256	328	630	775
Autres	152	190	550	664
	2 400 \$	2 766 \$	6 469 \$	7 531 \$

Produits fret	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009	2008	2009	2008
Lignes intérieures	17 \$	27 \$	47 \$	77 \$
Lignes transfrontalières Canada – États-Unis	3	5	10	14
Lignes transatlantiques	30	49	89	167
Lignes transpacifiques	32	46	74	110
Autres	10	12	28	34
	92 \$	139 \$	248 \$	402 \$

Les produits passages et fret correspondent aux produits tirés des vols ayant leurs points de départ et de destination dans un pays ou une région spécifique. Les lignes transatlantiques concernent les vols traversant l'océan Atlantique et ayant leurs points de départ et de destination principalement en Europe. Les lignes transpacifiques concernent les vols traversant l'océan Pacifique et ayant leurs points de départ et de destination principalement en Asie. Les autres produits passages et fret concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Amérique du Sud, dans la région du Pacifique Sud et dans les Antilles. Les autres produits d'exploitation proviennent principalement de clients situés au Canada.

Informations sur les actifs sectoriels

	30 septembre 2009		
	Air Canada	ENSE	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 042 \$	134 \$	1 176 \$
Placements à court terme	167	-	167
	1 209 \$	134 \$	1 343 \$
Acquisition d'immobilisations au cours du trimestre	34 \$	- \$	34 \$
Total de l'actif	10 774 \$	(159) \$	10 615 \$

	31 décembre 2008		
	Air Canada	ENSE	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	499 \$	808 \$	1 307 \$
Placements à court terme	506	-	506
	1 005 \$	808 \$	1 813 \$
Acquisition d'immobilisations au cours de l'exercice	883 \$	- \$	883 \$
Total de l'actif	11 364 \$	507 \$	11 871 \$

Le total de l'actif des ENSE est présenté déduction faite des éliminations intersectorielles entre chacun des secteurs et ACE.

9. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Air Canada et Aveos ont conclu une entente datée du 28 octobre 2008, aux termes de laquelle Air Canada a convenu d'assouplir temporairement les conditions de paiement consenties à Aveos dans le cadre de certaines ententes avec des apparentés. En échange des conditions de paiement assouplies, certaines lettres de crédit liées à l'entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, décrites à la note 21 des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008, ont été annulées. Les conditions de paiement assouplies consenties à Aveos devaient au départ commencer à être resserrées en mai 2009 avec remise correspondante des lettres de crédit à Aveos.

Du fait de modifications apportées au cours de l'exercice, les conditions de paiement assouplies ont été prorogées. Ces conditions assouplies seront resserrées à compter de novembre 2009 et continueront de l'être progressivement sur six mois. En avril 2010, une fois que les conditions de paiement assouplies ne seront plus en vigueur, les lettres de crédit seront rétablies aux niveaux alors prévus dans l'entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires conclue par les deux parties.

ACE est partie prêteuse à la facilité de crédit décrite à la note 2. La participation d'ACE à la facilité de crédit représente 150 \$ de l'encours de 600 \$ au 30 septembre 2009. Les prêteurs participent au prorata aux bons de souscription et à tout paiement de capital et d'intérêts. La quote-part attribuable à ACE des intérêts débiteurs présentés pour la période s'élève à 3 \$.

10. CONTRAT D'ACHAT DE CAPACITÉ DE JAZZ

Air Canada et Jazz sont parties à un contrat d'achat de capacité (le « CAC de Jazz »). Aux termes de ce contrat, Air Canada achète la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz à des tarifs prédéterminés, et rembourse à Jazz, sans majoration, certains coûts refacturés visés par le CAC de Jazz, comprenant la charge de carburant, les redevances aéroportuaires et de navigation et autres coûts. Les frais comportent un volet variable, qui est fonction de l'utilisation des appareils de Jazz, et un volet fixe. Ils sont présentés dans la catégorie concernée des charges d'exploitation, dans les résultats d'Air Canada.

Les montants liés au CAC de Jazz et les coûts refacturés pour la période sont présentés dans le tableau ci-dessous :

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009	2008	2009	2008
Frais au titre du CAC de Jazz	246 \$	243 \$	746 \$	711 \$
Coûts refacturés en vertu du CAC de Jazz pour le carburant	71	131	188	339
Coûts refacturés en vertu du CAC de Jazz au titre des redevances aéroportuaires	52	53	149	153
Autres coûts refacturés en vertu du CAC de Jazz	5	4	25	25
	374 \$	431 \$	1 108 \$	1 228 \$

Air Canada a conclu une entente modifiant les conditions liées au contrat d'achat de capacité entre Air Canada et Jazz Air SEC (« Jazz ») qui prévoit une réduction des tarifs payés en vertu du contrat. L'entente est entrée en vigueur le 1^{er} août 2009.

11. ENGAGEMENTS

Boeing

Au troisième trimestre de 2009, Air Canada et The Boeing Company (« Boeing ») ont convenu de modifier la convention d'achat d'appareils 787 de façon à ramener de 23 à 13 le nombre d'options d'achat d'appareils 787 et à prévoir des droits d'achat visant 10 appareils 787. Air Canada a encore des commandes fermes pour 37 appareils 787 de Boeing. Air Canada et Boeing ont également convenu de modifier certaines modalités commerciales, notamment certaines dates de livraison. La livraison du premier appareil 787 de Boeing est à présent prévue pour le second semestre de 2013. Air Canada détient toujours des droits d'achat sur 18 appareils 777 de Boeing.

Pour les autres commandes fermes d'appareils, Air Canada a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement à 31 des 37 appareils 787 de Boeing. Les engagements relatifs à 28 des 31 appareils portent sur le financement de 80 % du prix de livraison, remboursé par des versements de capital et d'intérêts répartis linéairement sur la durée du financement, qui est de 12 ans. Dans le cas des trois autres appareils, l'engagement porte sur le financement, à hauteur d'environ 90 %, des dépenses en immobilisations. L'échéance est de 15 ans, et les modalités de remboursement sont assimilables à celles d'un emprunt hypothécaire avec versements égaux de capital et d'intérêts échelonnés jusqu'à l'échéance.

Embraer

Pour les neuf premiers mois de 2009, toutes les options pouvant encore être exercées sur des appareils 190 d'Embraer ont expiré (sept options pouvant encore être exercées au 31 décembre 2008).

Programme de réaménagement des cabines des appareils

Outre l'acquisition d'appareils neufs, Air Canada a entrepris, en avril 2006, un important programme de réaménagement des cabines de ses appareils existants, programme qui a été achevé au deuxième trimestre de 2009. Air Canada a achevé à ce jour le réaménagement de tous ses A319, A320, A321 et A330 d'Airbus ainsi que de 27 de ses 30 appareils 767-300 de Boeing, pour un total de 121 appareils. Air Canada procédera à une rénovation mineure de la cabine des trois autres appareils 767-300 de Boeing d'ici la fin de 2009. Les nouveaux Embraer et les 777 de Boeing sont livrés déjà équipés de nouveaux sièges et systèmes de divertissement. Les dépenses en immobilisations liées à ce programme, qui font l'objet d'engagements, sont amorties sur cinq ans.

Engagements d'immobilisations

Au 30 septembre 2009, le coût global estimatif des appareils en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était d'environ 4 926 \$. Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 30 septembre 2009 à midi, soit 1,0722 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives et, s'il y a lieu, les intérêts reportés sur le paiement à la livraison.

Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
11 \$	60 \$	53 \$	137 \$	753 \$	3 912 \$	4 926 \$

Engagements au titre de contrats de location-exploitation

Au troisième trimestre de 2009, Air Canada a pris livraison d'un appareil 777 de Boeing. L'appareil a été financé au moyen d'un contrat de location-exploitation conclu avec International Lease Finance Corp. (« ILFC »). L'obligation locative totale de 152 \$ a été prise en compte dans le tableau ci-dessous.

Au 30 septembre 2009, les paiements minimaux futurs au titre de contrats de location-exploitation en cours portant sur du matériel volant et d'autres immobilisations se chiffraient à 2 110 \$ au taux de change en vigueur le 30 septembre 2009 à midi, soit 1,0722 \$ CA.

	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
Matériel volant	79 \$	317 \$	281 \$	263 \$	240 \$	656 \$	1 836 \$
Autres immobilisations	15	42	38	35	24	120	274
Total	94 \$	359 \$	319 \$	298 \$	264 \$	776 \$	2 110 \$

Les paiements minimaux futurs au titre de contrats de location-exploitation ci-dessus tiennent compte des garanties sur la valeur résiduelle, sauf en ce qui concerne les contrats pour lesquels Air Canada a obtenu un financement de la valeur résiduelle.

Analyse des échéances
ACE

Les obligations d'ACE au titre du remboursement du capital et des intérêts au 30 septembre 2009 sur la dette à long terme et les obligations locatives sont composées d'un montant de 64 \$ remboursable au 1^{er} juin 2010 au titre des obligations de premier rang convertibles. Cette date correspond à la première date à laquelle les porteurs peuvent demander à ACE de racheter la totalité ou une partie des obligations de premier rang convertibles à un prix de rachat égal à 100 % du capital des obligations visées par le rachat. Les obligations de remboursement des intérêts liées aux obligations de premier rang convertibles s'élèvent à 1 \$ pour le reste de 2009 et à 1 \$ pour 2010.

Comme le mentionne la note 12, Événements postérieurs, le 5 novembre 2009, le conseil d'administration d'ACE a autorisé le rachat contre espèces des obligations de premier rang convertibles. Ces obligations seront rachetées avant le 14 décembre 2009. À la suite du rachat, ACE n'aura plus aucune obligation en ce qui concerne le remboursement des intérêts à l'égard des obligations de premier rang convertibles.

Air Canada

Les obligations de remboursement du capital et des intérêts au 30 septembre 2009 sur la dette à long terme et les obligations locatives s'établissent comme suit :

	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
Capital	107 \$	506 \$	799 \$	566 \$	652 \$	2 435 \$	5 065 \$
Intérêts	86	320	272	226	178	447	1 529
	193 \$	826 \$	1 071 \$	792 \$	830 \$	2 882 \$	6 594 \$

L'analyse des échéances est fonction des flux de trésorerie contractuels non actualisés et elle est fondée sur les taux d'intérêt et les taux de change en vigueur le 30 septembre 2009.

Dans le tableau ci-dessus, les obligations de remboursement du capital ne tiennent pas compte des frais financiers qui sont portés en diminution de la dette à long terme et des obligations locatives dans le bilan consolidé.

12. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS

Le point sur la stratégie d'ACE

Ces derniers mois, le conseil d'administration d'ACE a envisagé plusieurs moyens d'accroître le rendement pour les actionnaires. Le 5 novembre 2009, le conseil a autorisé le rachat contre espèces des obligations de premier rang convertibles, pour lequel le préavis requis a été envoyé au fiduciaire. Ces obligations seront rachetées avant le 14 décembre 2009. De plus, conformément à l'objectif global qui consiste à retourner les liquidités excédentaires aux actionnaires, ACE entend, sous réserve de la réglementation applicable, lancer une offre de rachat substantielle de 20 \$ visant ses actions à droit de vote variable de catégorie A et ses actions à droit de vote de catégorie B. Des informations additionnelles seront fournies avant le lancement de l'offre. Le conseil continue d'examiner des alternatives en ce qui concerne ses titres de créance et de participation dans Air Canada.

Protocoles sur les retraites d'Air Canada

Comme il est indiqué à la note 6, en application des protocoles établis au troisième trimestre de 2009 dans le cadre des accords sur la capitalisation des régimes de retraite (« les protocoles sur les retraites »), Air Canada émettra 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B, qui représentent, après dilution, une participation de 15 % dans Air Canada à la date des protocoles sur les retraites. Ces actions seront émises en faveur d'une fiducie (la « fiducie ») et le produit net de la vente ultime des actions détenues par la fiducie sera reversé dans les régimes de retraite. En conséquence, le 26 octobre 2009, Air Canada a émis 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B en faveur de la fiducie.

Placement d'actions et de bons de souscription d'Air Canada

Le 27 octobre 2009, Air Canada a réalisé un placement public par prise ferme déjà annoncé aux termes duquel elle a vendu à un syndicat de preneurs fermes 160 500 000 unités (les « unités ») d'Air Canada au prix de 1,62 \$ l'unité, pour un produit brut global de 260 \$ (produit net de 248 \$ après déduction des frais relatifs au placement et rémunération des preneurs fermes). Chaque unité se compose d'une action à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») ou d'une action à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote ») et, collectivement avec les actions à droit de vote variable, les « actions ») d'Air Canada et d'un demi-bon de souscription d'une action. Chaque bon de souscription d'action entier est un « bon de souscription ». Chaque bon de souscription confère à son porteur le droit d'acquérir une action à droit de vote variable ou une action à droit de vote (chacune étant une « action liée à un bon de souscription ») au prix d'exercice de 2,20 \$ par action liée à un bon de souscription en tout temps jusqu'à la date qui tombe 36 mois après le 27 octobre 2009. Si, avant l'expiration des bons de souscription, le cours moyen pondéré en fonction du volume sur 20 jours des actions à droit de vote variable à la Bourse de Toronto (la « TSX ») est d'au moins 4,00 \$, ou celui des actions à droit de vote est d'au moins 4,00 \$ (un « cas d'avancement de l'échéance »), Air Canada aura le droit, dans les 10 jours ouvrables suivant le cas d'avancement de l'échéance, d'avancer l'échéance des bons de souscription.

Outre les montants ci-dessus, une option de surallocation a été accordée aux preneurs fermes. Cette option de surallocation vise l'achat d'un maximum de 24 075 000 actions et/ou 12 037 500 bons de souscription, et elle peut être exercée en totalité ou en partie jusqu'au 27 novembre 2009. Si elle est exercée, cette option aura pour effet de réduire encore plus la participation d'ACE dans Air Canada.

Du fait de l'émission d'actions réalisée par Air Canada les 26 et 27 octobre 2009, la participation d'ACE dans Air Canada a été ramenée de 75 % à 27 %, de sorte qu'ACE ne contrôle plus Air Canada. À compter du 27 octobre 2009, ACE ne consolidera plus la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie d'Air Canada. La participation d'ACE dans Air Canada sera comptabilisée au moyen de la méthode de la mise en équivalence, et la valeur comptable de cette participation dans Air Canada sera ajustée pour tenir compte de la quote-part proportionnelle du résultat après dilution revenant à la Société.